

インナー大会 プレゼン部門 2019 専用企画シート

※電話番号や住所などの個人情報は記載しないでください。

大学名（フリガナ）	学部名（フリガナ）	所属ゼミナール名（フリガナ）
フリガナ）リュウツウケイザイダイガク	フリガナ）ケイザイガクブ	フリガナ）マルオカゼミナール
流通経済大学	経済学部	丸岡ゼミナール

※大会申込書に記入したチーム名から変更することはできません。

※パワーポイント内に動画を使用している場合は「有・無」を記入し、「有」の場合は使用するスライド番号も記載してください。

チーム名（フリガナ）	代表者名（フリガナ）	チーム人数 （代表者含む）	PPT 内動画 （有・無）	動画使用 スライドページ
フリガナ）マルオカゼミチーム	フリガナ）アラキシウイチ	5人	無し	0
丸岡ゼミチーム	荒木秀一			

※当日使用する PC、マイク、レーザーポインター機能付きワイヤレスプレゼンターは会場に準備しております。

これらは個別にご用意いただいても大学施設・設備の関係上ご利用いただけませんのであらかじめご了承ください。

発表時に使用する成果物（例：商品化した●●、店舗で配布したパンフレット、調査時に使用したアンケート）

実地調査及びヒアリング調査の資料

※成果物の配布は、『禁止』とさせていただきます。

研究テーマ（発表タイトル）

地域の助け合いから生まれるシェアリングエコノミー

※必ず<企画シート作成上の注意>を確認してから、ご記入をお願いいたします。

1. 研究概要（目的・狙いなど）

現在、日本では高齢化が進んでおり、様々な問題が起きている。中でも交通は日常生活において欠かせないものであり、過疎地域では移動に苦しんでいる人々が多い。流通経済大学の近隣にある茨城県利根町は、高齢化率が40%を超えており、過疎地域に指定されている。実際に調査を行って見たところ、食品は町内でまかなえるが、その他の日用品等は町外に出ないと買えない状況にあることがわかった。また、福祉バスや民間のバスの運行も行っているが、バスの停留場が主要幹線道路沿いであるため、そもそもバスの停留場までに行くことができない高齢者がいるのも現状である。このように、公共交通機関の整備が不十分なため、移動手段に不満を持つ高齢者が多い。そこで、このような人々の不満を解決するために、生活の基盤となる移動手段にシェアリングエコノミーを用いて、過疎地域における交通インフラの整備および生活環境の改善を行う。これらの整備・改善により高齢者はもとより、過疎地域に住んでいる住民全体の移動手段の改善にもつながる。

2. 研究テーマの現状分析（歴史的背景、マーケット環境など）

ライドシェアとは車の相乗りサービスのことで、主に自家用車で配車を行っている。現在、日本にもアメリカの Uber などが進出してきているが、二種免許を持たずに送迎サービスを行い対価を得ることが、「道路運送法」で禁止されているため、日本ではあまり普及していないのが現状である。その一方

で、過疎地域などの一部地域では、生活維持に必要な輸送が確保できていない場合、「自家用有償旅客運送登録制度」の適用が可能となっている。この「自家用有償旅客運送登録制度」とは、国土交通大臣または事務・権限の移譲を受けた地方公共団体の長から登録を受けた市町村やNPO等が自家用車を使用して有償で運送を行うことが可能な制度である。

今回、調査対象とした利根町では、町が運営している福祉バスやデマンドタクシー、民間の大利根交通などの利用による移動手段があるが、運行本数や移動範囲が限られているため、住民の不満が多い。特に、町外への移動手段は駅や病院に行くものしかなく、生活を維持するための交通機関の整備としては不十分である。そこで、「自家用有償旅客運送登録制度」を利用して、移動手段の改善を試みる。

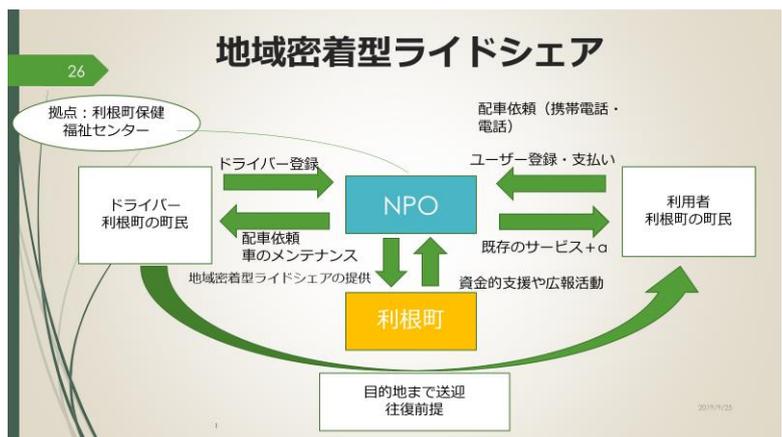


3. 研究テーマの課題

現在、利根町は高齢化率が40%を超えており、日本全体の高齢化率27.7%を大きく上回り、過疎地域に指定されている。町内では福祉バス・デマンドタクシー・民間バスなどの交通網があるが、町外へ出る移動手段は、自家用車ではないと厳しい状況にある。このような状況のなかで、民間の大利根交通などは収益性の問題から、今後、バスの運行本数を減らす可能性も考えられる。その一方で、住民からは「行きたい場所に行けるようにして欲しい」、「バスの運行本数を増やして欲しい」という声が上がっており、これらの不満を解消するためには、既存の交通網では難しい。そこで既存の交通網に加え、地域住民間での助け合いによる新たな移動サービスを立ち上げることで、生活環境の改善につながると考えた。新たな移動サービスは、「NPOの管理するライドシェア」×「地域の人々の助け合い」を融合させたものとなる。

4. 課題解決策（新たなビジネスモデル・理論など）

利根町における住民の移動手段の不満を解消するために、ライドシェア事業を扱うNPOを立ち上げ、利根町を中心としたライドシェアを提案する。なぜNPOかというと、上述のように「自家用有償旅客登録制度」の適用が受けられるからである。すなわち、日本では二種免許を持たずに送迎サービスを行い対価を得ることが「道路運送法」で禁止されているため、NPOを設立し、「自家用有償旅客運送登録制度」の適用を受け、車の相乗りサービスを実現しようとするものである。そうすることにより、これまでバスの停留所に行くことも苦勞していた人々の負担の解消や町外に行く移動手段の拡充が図られ、町民の生活水準向上につながる。既存のライドシェアは片道乗車が多いが、買い物等での利用も考えた場合、往復を前提としたサービスの提供がより望ましい。その一方で、往復前提となると、往復分のドライバーの確保が必要となり、距離が伸びれば伸びるほどドライバーの負担も大きくなる。そのため、乗車できる距離を利根町から直線距離で10キロ圏内を想定している。10キロ圏内であっても、利根町町内でまかなうことができない日用品等の買い物を行う場所等は十分に確保できる。ドライバーの確保については、利根町役場等での広報活動を利用し、地元住民の人々にドライバーを担ってもらいたいと考える。また、ドライバーの安全確保については、現在、利根町では、交通死亡事故ゼロ連続3000日を昨年の12月に達成しており、現在も継続中である。そのため、交通の町としてアピールを行っており、地元住民からドライバーを募ることにより、安全なドライバー確保が可能である。既存のライドシェアの予約は、携帯電話のアプリで行うものがほとんどであるが、利根町では高齢者が多いため、高齢者が予約をしやすく、電話での対応も必要不可欠である。



5. 研究・活動内容（アンケート調査、商品開発など）

今回、私たちは、高齢者率が高く過疎指定されている地域の交通手段や町民の生活の実情はどのようになっているのかという問題意識のもと、実地調査およびヒアリング調査を行った。実地調査は、茨城県において過疎地域指定を受けている利根町において実地調査を行った。ヒアリング調査は、

茨城県県民生活環境部生活文化課安全なまちづくり推進室および利根町保健福祉センターにおいて行った。実地調査およびヒアリング調査を通じて、現在の利根町における交通手段では、町内の幹線道路から外れたところに住んでいる高齢者の移動手段や町外への移動等がまかなえていない状況が明らかになった。さらに調査を進めていくなかで、利根町のような過疎地域では、地域住民同士の助け合いも重要であることがわかった。これらの実地調査およびヒアリング調査に基づいて、現状と問題点を明らかにしたうえで、新たな移動サービスの提案を試みた。

6. 結果や今後の取り組み

今後、この提案を実現していくためには、利根町に協力を呼び掛けていく必要がある。利根町では福祉バスの利用者数が年々増加傾向にあるが、福祉バスは町が全て費用を負担しているため、今より福祉バスの台数を増やすことは困難である。そのため、今ある交通手段と併用して地域密着型ライドシェアを導入することで、移動手段の改善ができるのではないかと考える。また、本提案を実現することが出来れば、今後、高齢化率上昇とともに過疎地域の増加も見込まれる日本における交通インフラの先駆けとなることが出来る。

7. 参考文献

利根町ホームページ

<http://www.town.tone.ibaraki.jp/sp/>

茨城県警ホームページ

<https://www.pref.ibaraki.jp/kenkei/>

総務省過疎対策

http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_gyousei/c-gyousei/2001/kaso/kasomain0.htm

自家用有償旅客運送ハンドブック 平成30年 国土交通省自動車局旅客課

<http://www.mlit.go.jp/common/001233264.pdf>

大利根交通自動車株式会社

<http://otonekotu.com>

ライドシェアと何か？

<http://www.mlit.go.jp/pri/kikanshi/pdf/2017/65-1.pdf>

ライドシェアリングの基本からトラブル法規制について

<https://sharing-economy-lab.jp/share-ride-law-trouble>

白タクとは禁じている法律と解禁のメリットデメリット

<https://jico-pro.com/magazine/35/>

高齢化の状況及び高齢社会対策の実施状況

https://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2018/gaiyou/30pdf_indexg.html

道路運送車両法

https://www.watanakyousei.jp/reiki/reiki_honbun/ax78900841.html

中村吉明「ウーバーを活用した丹後町の事例から見るライドシェアリングの有効性と限界」年次学術大会講演要旨集、33：2018年10月27日 380-384頁。

太田和博「ライドシェア出現による公共交通システムの変革」国際交通安全学会誌 Vol.42 No.1 2018年6月 21-29頁。

藤波匠「人口減少下の持続可能なコミュニティ交通ーライドシェアとモビリティの自治による交通体系の再構築ー」

JRIレビュー 2019 Vol6.No67 77-96頁。

<企画シート作成上の注意>

※本企画シートは審査の対象となり、予選会・本選の前に、実行委員会から審査員(ビジネスパーソン・大学教員)の方々に事前にお渡しいたします。

※本企画シートは、「日本語」で書かれたものとし、1チーム・1点提出してください。また、インナー大会終了後、プレゼン部門にご協力いただいている日経ビジネス様(株式会社日経BPマーケティング)に大会結果ページを作成いただいております。大会結果ページにはチーム名やご提出いただいた本企画シートが掲載されます。

※本企画シートの項目に沿って、ご記入をお願いいたします。各項目に文字数制限はありませんが、1〜7以外の項目を追加することは「不可」とさせていただきます。

※本企画シートは、INNER大会プレゼン部門実行委員会への連絡事項と企画シート作成上の注意を含め、4ページ以内に収めてください。実行委員会から審査員に渡す際は、A4サイズでプリントし、4ページ目までをお渡しします。

※大会参加申込み時点から、チーム編成の変更(チームの人数・交代など)は、「不可」とさせていただきます。ただし、チームメンバーの留学等やむを得ない事情でチーム編成に変更が生じる場合は、実行委員会(プレゼン局)にご連絡ください。実行委員会側で協議のうえ、ご返答いたします。なお、参加申込書提出時からのチーム名変更は「不可」とさせていただきます。

※商品写真、人物写真、音楽などを掲載・利用する場合、必ず著作権、版権の使用許諾を得てください。日本学生経済ゼミナール関東部会・日経BP社・株式会社日経BPマーケティングは一切の責任を負いません。

※書籍や新聞等の文献から引用した場合は、出典先(使用した文献のタイトル・著者名・発行所名・発行年月など)を明記してください。統計・図表・文書等を引用した場合も同様に明記してください。また、Webサイト上の資料を利用した場合は、URLとアクセスした日付を明記してください。

※電話番号や住所などの個人情報は記載しないでください。

※パワーポイント内で動画を使用する場合は、必ず「有」とご記入ください。「有」の場合は使用するスライド番号も明記してください。動画を使用する際の注意事項は参加要項に記載しております。

※成果物を使用する場合は、必ず企画シートにご記入ください。企画シートにてご記入が無い場合、発表当日のご使用を「不可」とさせていただきます。あらかじめご了承ください。

↑ ここまでを4ページ以内におさめて、ご提出ください